

県道福山沼隈線改築工事・県道福山鞆線改築工事 (福山沼隈道路・広島県福山市野上町三丁目地内から同市熊野町字高下地内まで) 及び県道熊野瀬戸線改築工事 (広島県福山市熊野町字鳴地内から同市瀬戸町大字長和字筒井地内まで) 並びにこれに伴う農業用水路付替工事

事業概要

令和3年5月

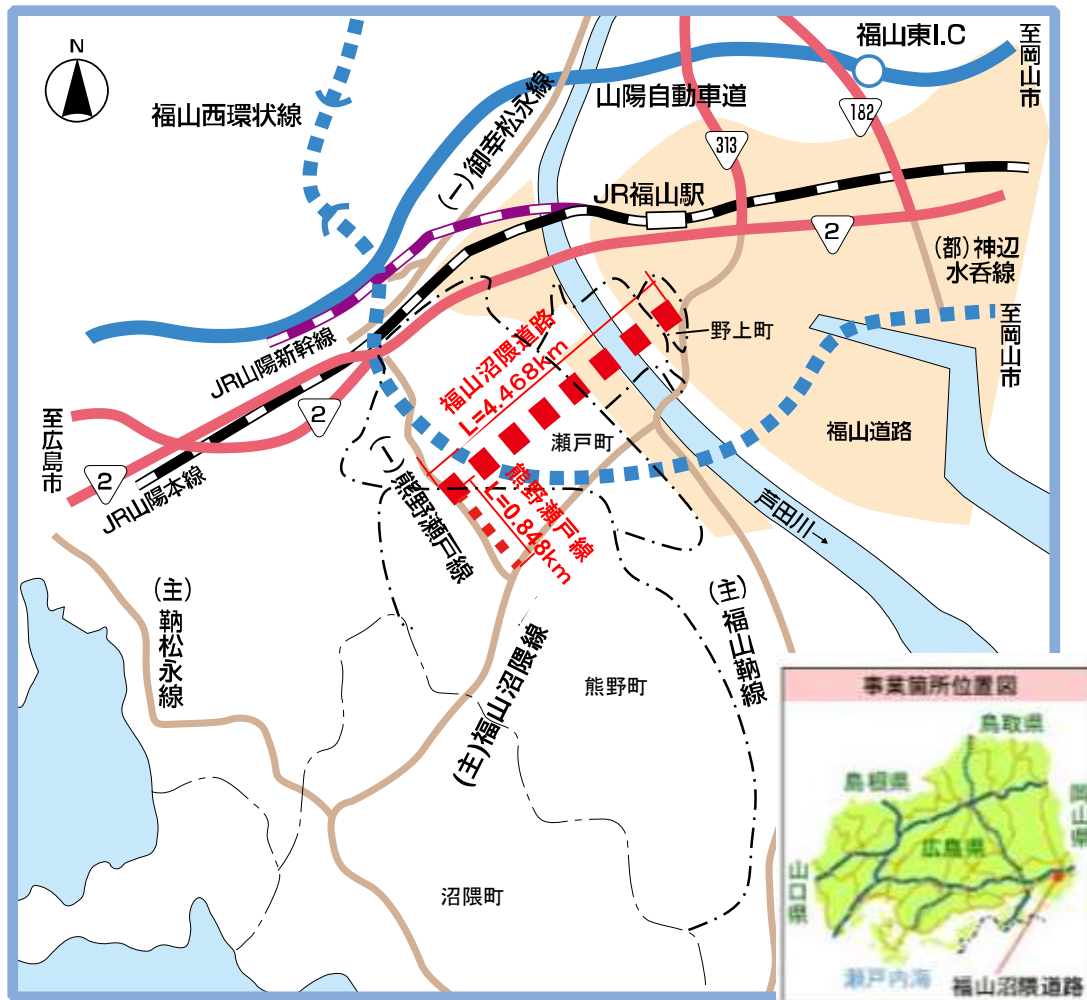


国土を**整**え、全力で**備**える

国土交通省
中国地方整備局

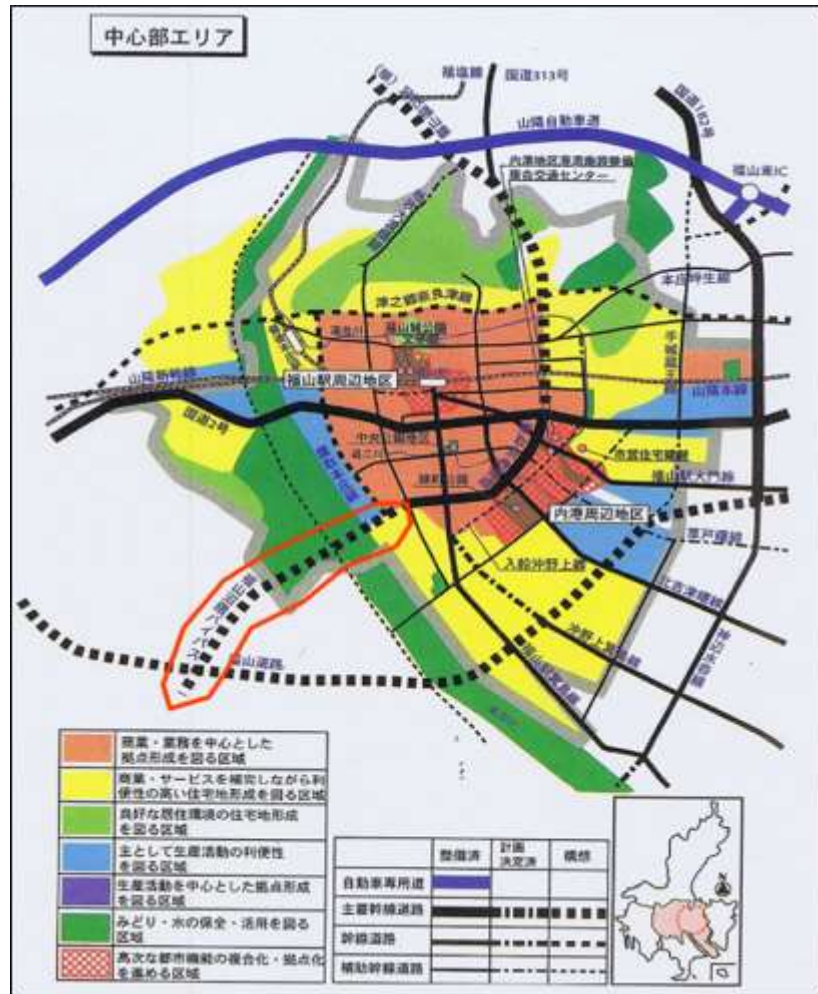
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism
Chugoku Regional Development Bureau

- 県道福山沼隈線改築工事，県道福山鞆線改築工事（福山沼隈道路）は，福山市中心部と福山市南西部（沼隈町方面）を結ぶバイパス道路。
- 県道熊野瀬戸線改築工事は，県道福山沼隈線（現道）と福山沼隈道路とを結ぶアクセス道路。

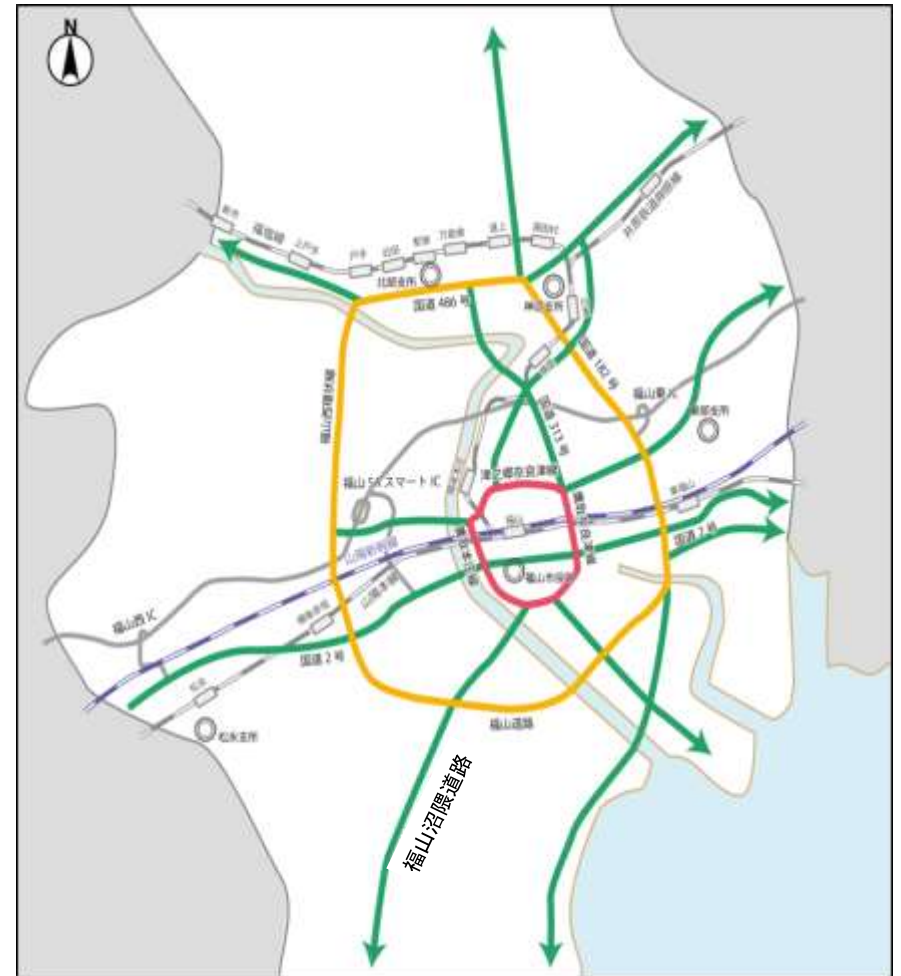


	福山沼隈道路	県道 熊野瀬戸線
全体区間	福山市野上町三丁目地内から熊野町字高下地内までの延長4.468km	福山市熊野町字鳴地内から瀬戸町大字長和字筒井地内までの延長0.848km
道路種類	主要地方道 (主要地方道福山沼隈線)	一般県道 (一般県道熊野瀬戸線)
起業者	広島県	広島県
完成時期	令和10年3月 ※暫定供用 令和6年3月	令和6年3月

- 福山沼隈道路は、福山市都市マスタープラン（平成10年策定）において、都市の骨格となる道路網の整備の一つとして位置づけられている。
- 福山道路などの環状型道路と一体に整備することで、交通混雑が緩和されるなど、市民生活の安全性や利便性の向上が図られる。



※平成10年 福山市都市計画マスタープラン引用



※平成30年 福山市道路総合計画(放射・環状型道路網のイメージ図)引用

事業の概要(位置図)



- 福山沼隈道路は、広島県福山市野上町三丁目地内から同市熊野町字高下地内までの4.468km
- 県道熊野瀬戸線改築工事は、福山市熊野町字鳴地内から同市瀬戸町大字長和字筒井地内までの0.848km

事業の概要(主な経緯)

平成13年3月29日	都市計画決定
平成17年3月	用地取得に着手
令和元年12月22日	土地収用法第15条の14に基づく 事業説明会
令和2年3月26日	事業認定申請
令和2年4月 6日から 20日	短期縦覧
令和2年12月20日	公聴会

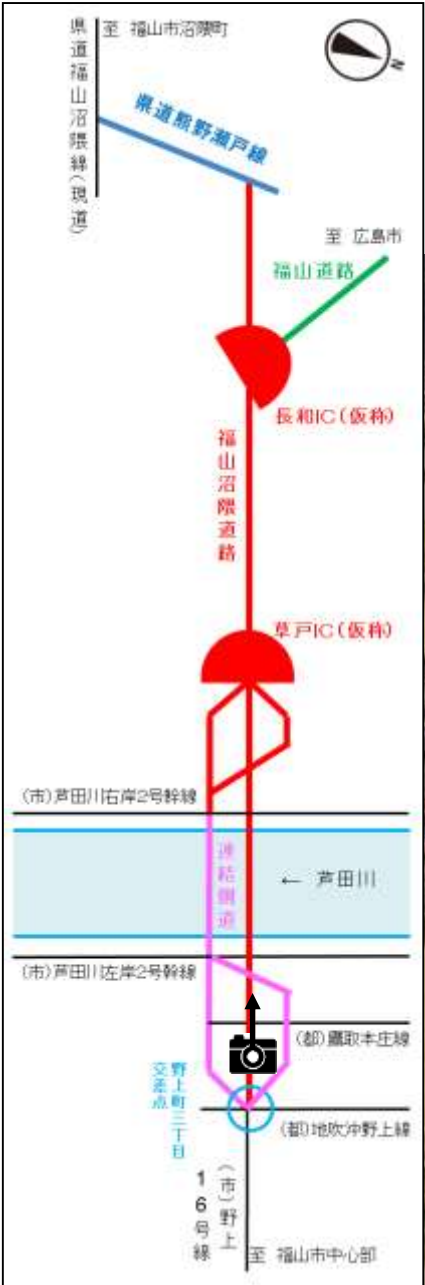
短期縦覧期間中に県知事あて提出された意見書

4通

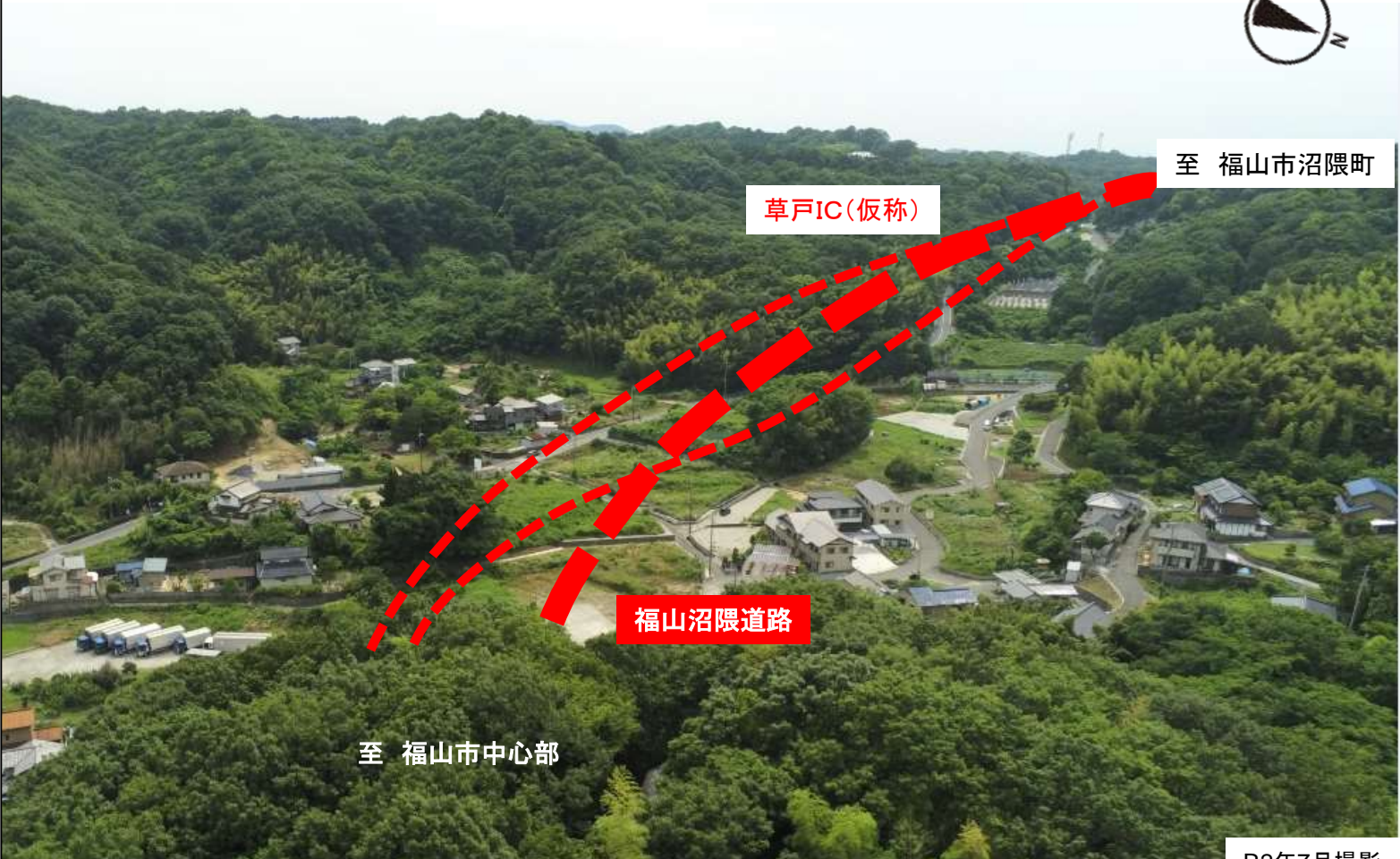
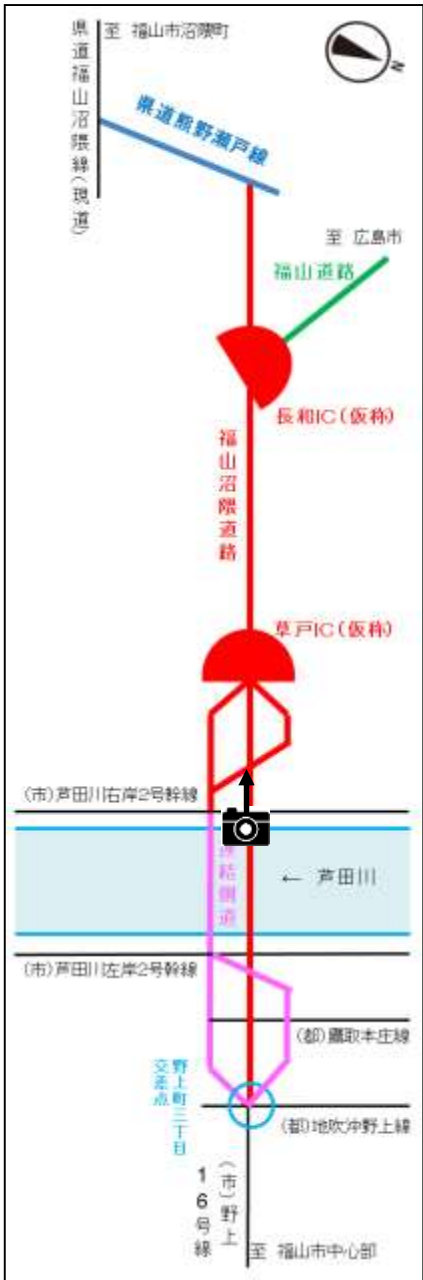
短期縦覧期間中に事業認定庁あて提出された公聴会の開催請求

13通

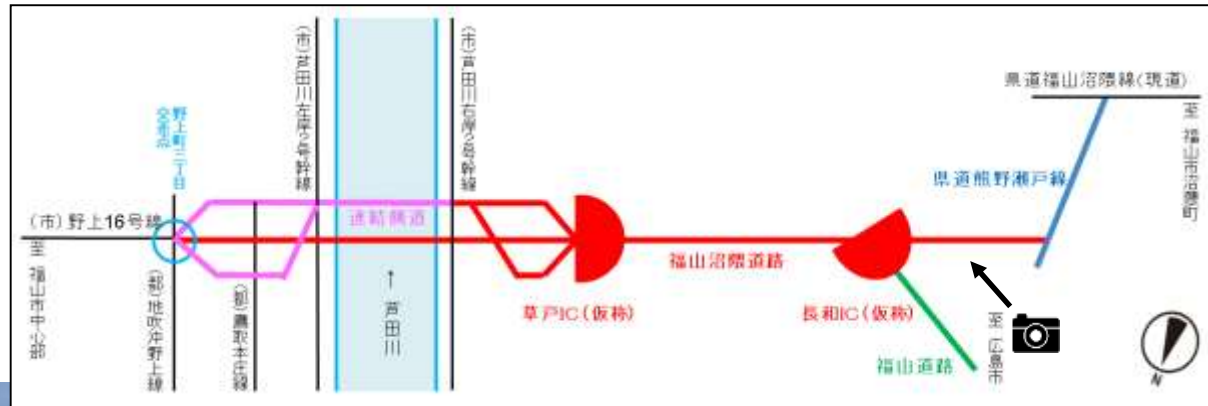
福山沼隈道路 起点付近



草戸IC付近



長和IC付近

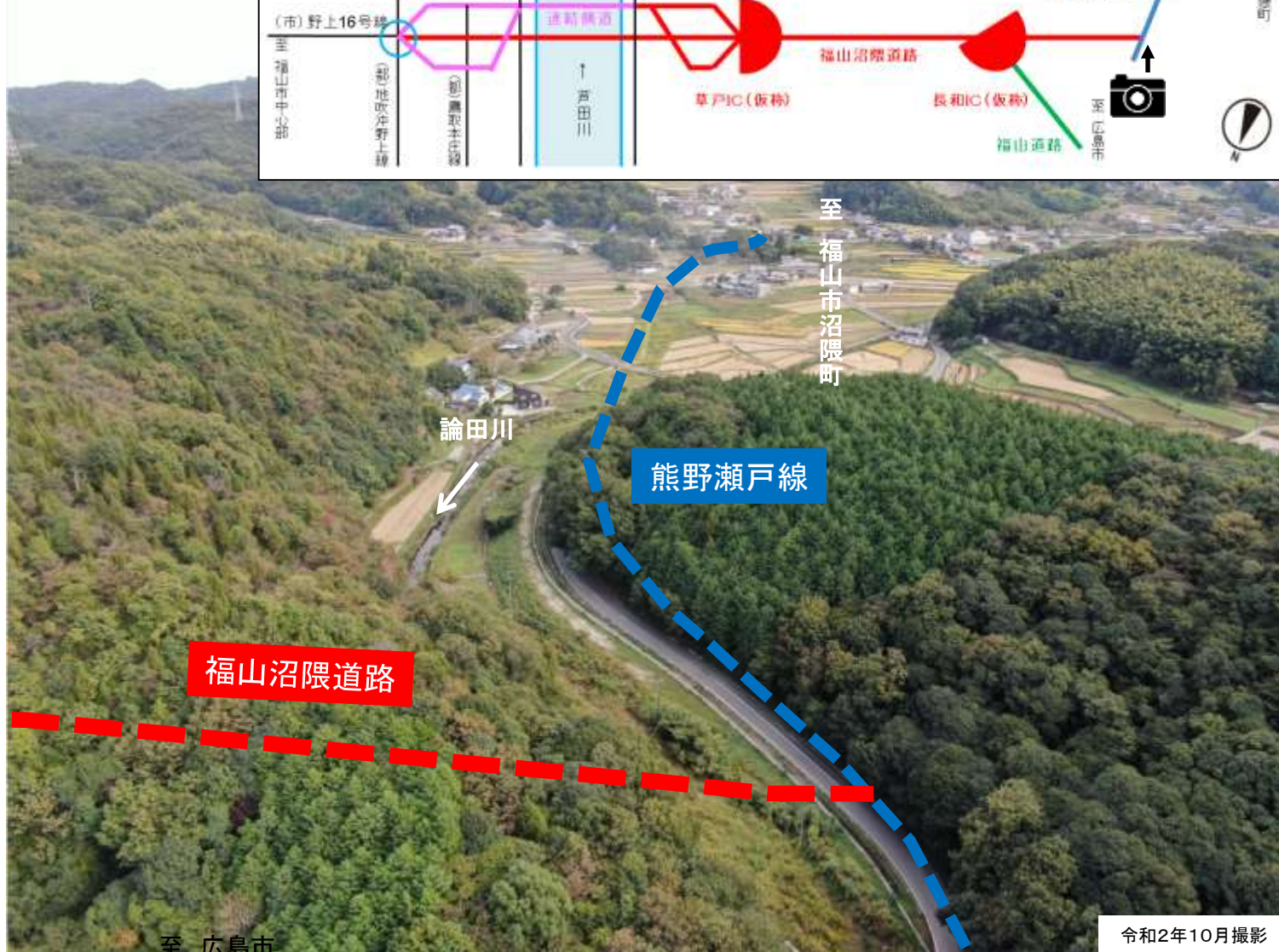
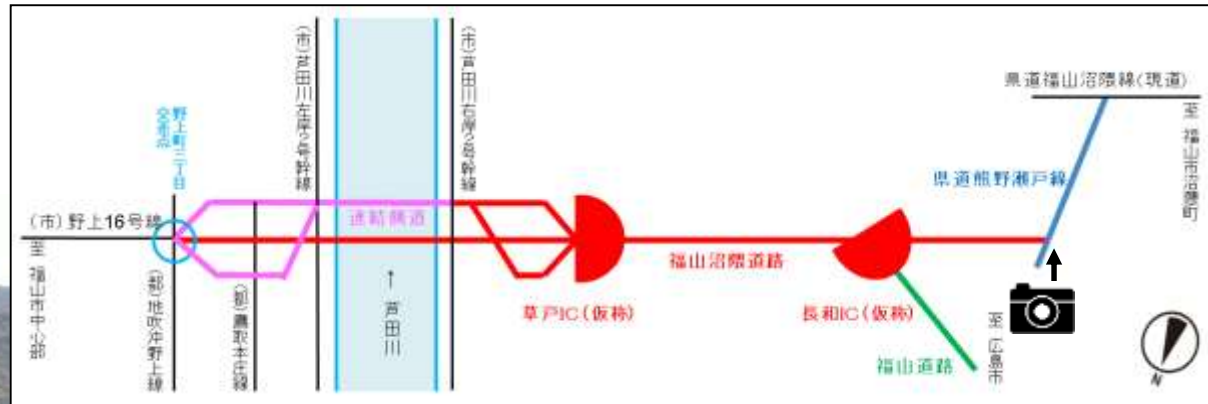


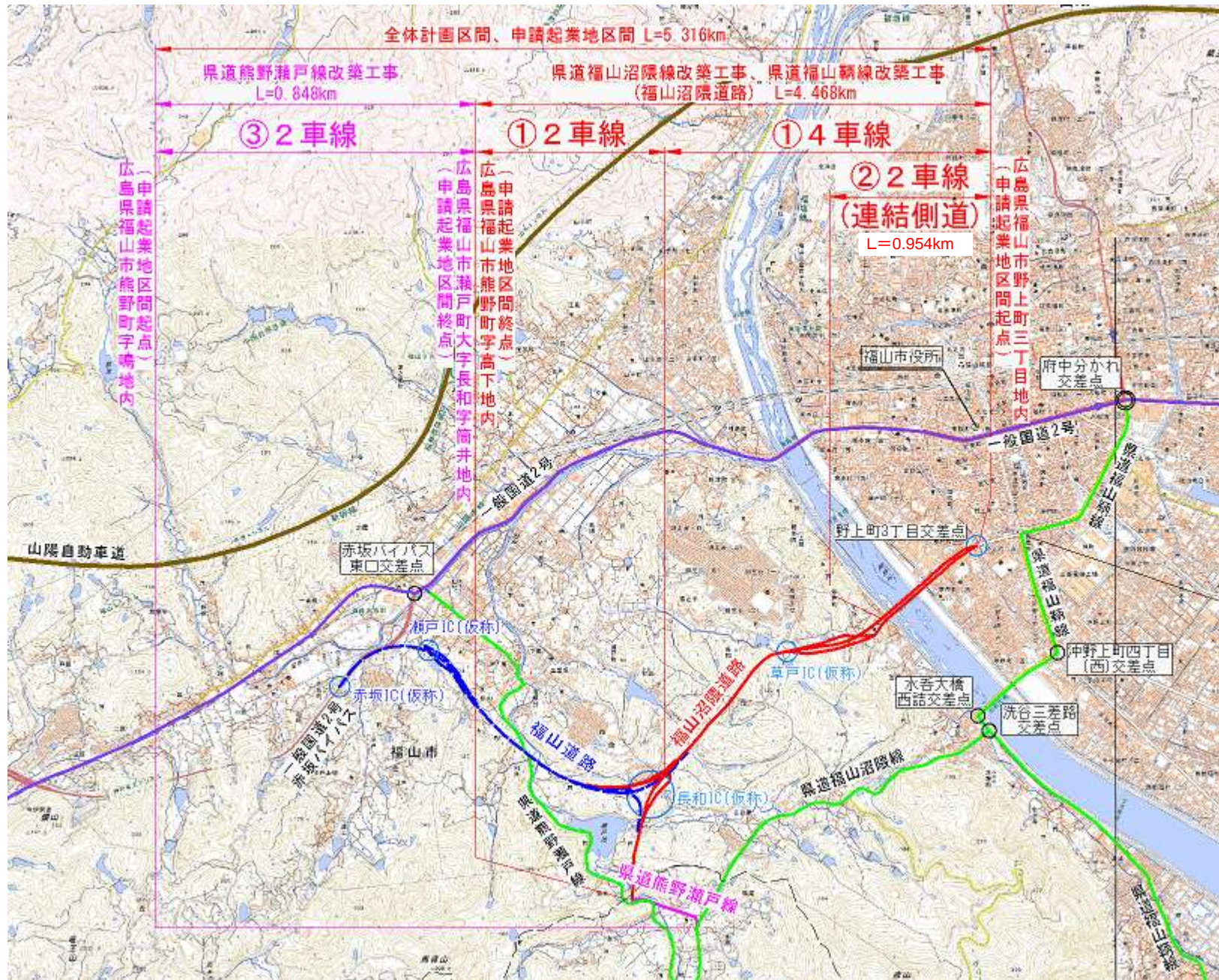
至 広島市

H31年3月撮影

事業計画区間の状況

福山沼隈道路終点
～熊野瀬戸線





事業計画(福山沼隈道路)

●計画交通量 : 45,900台/日
(令和12年推計) 8,200台/日
●道路区分 : 第3種3級(山地部)

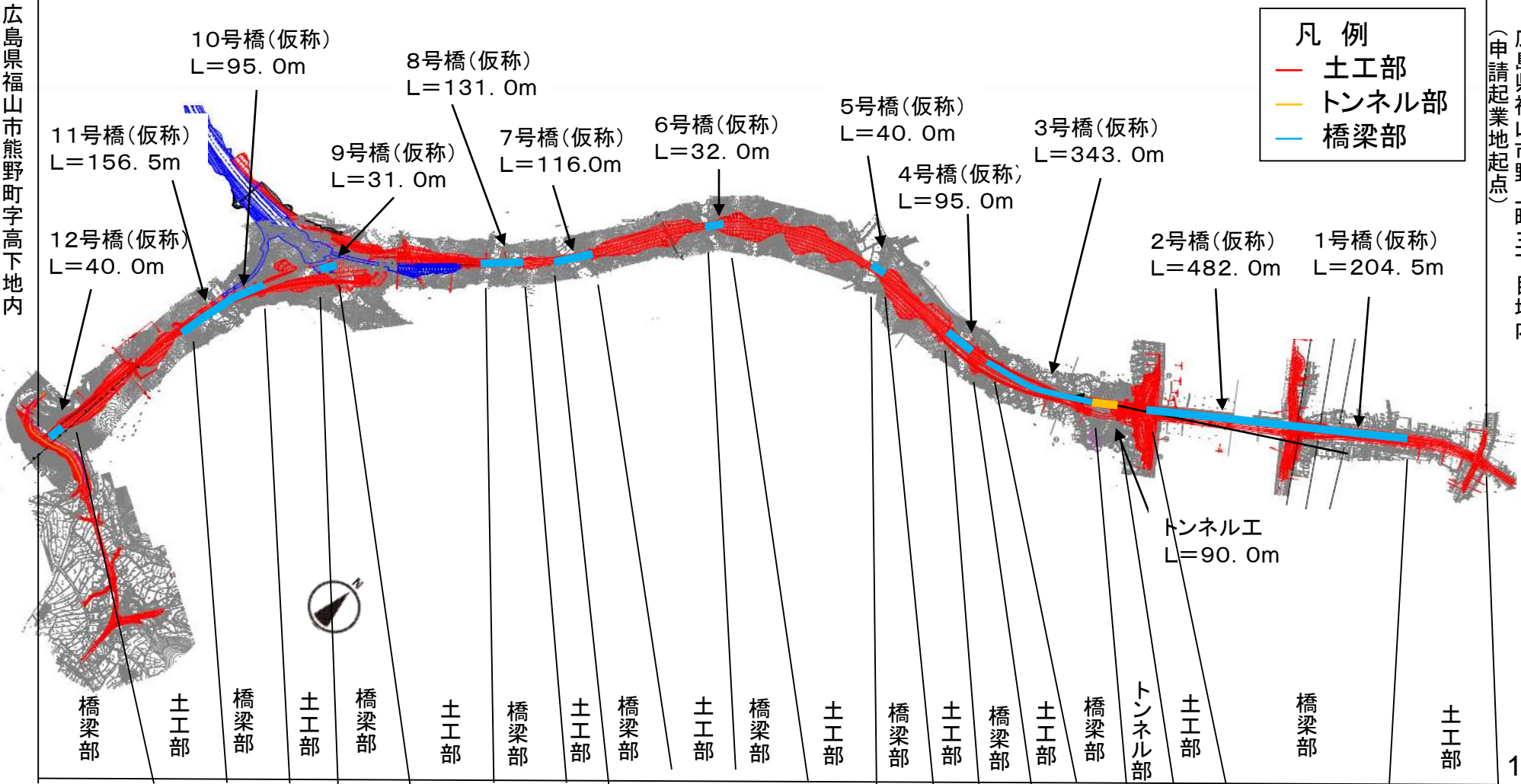
●車線数 : 4車線, 2車線
●設計速度 : 60km/h

●構造 土工部 : 2.612km
トンネル部 : 0.09km
橋梁部 : 1.766km

県道福山沼隈線改築工事, 県道福山鞆線改築工事(福山沼隈道路) L=4.468km

(申請起業地終点)
広島県福山市熊野町字高下地内

(申請起業地起点)
広島県福山市野上町三丁目地内



凡例
— 土工部
— トンネル部
— 橋梁部

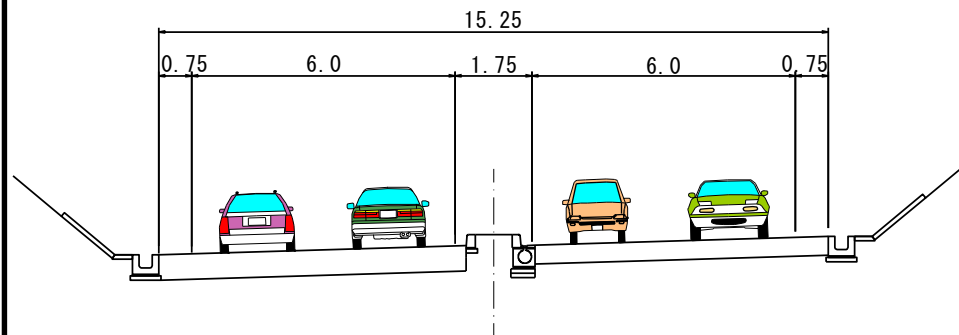
① 福山沼隈道路

諸元

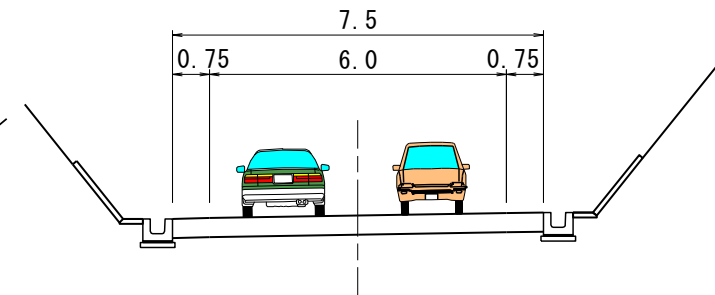
計画交通量 (令和12年推計)	45,900台/日	8,200台/日
道路区分	第3種3級(山地部)	
計画延長	4.468km	
道路幅員	全幅15.25m 車道幅員3.0m×4車線	全幅7.50m 車道幅員3.0m×2車線
設計速度	60km/h	
車線数	4車線	2車線

標準断面図

(4車線区間)



(2車線区間)

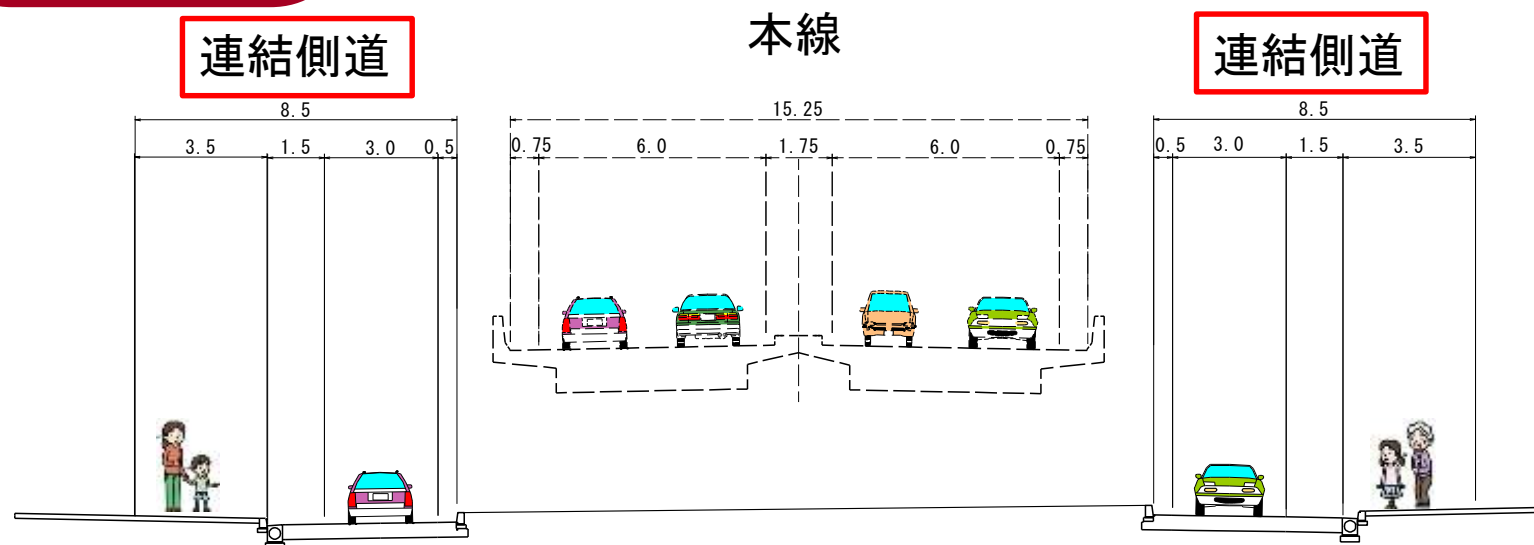


② 福山沼隈道路 (連結側道)

諸元

計画交通量 (令和12年推計)	5,800台/日
道路区分	第4種2級
計画延長	0.954km
道路幅員	全幅17.00m (車道3.0m, 歩道3.5m) × 2車線
設計速度	30km/h
車線数	2車線

標準断面図



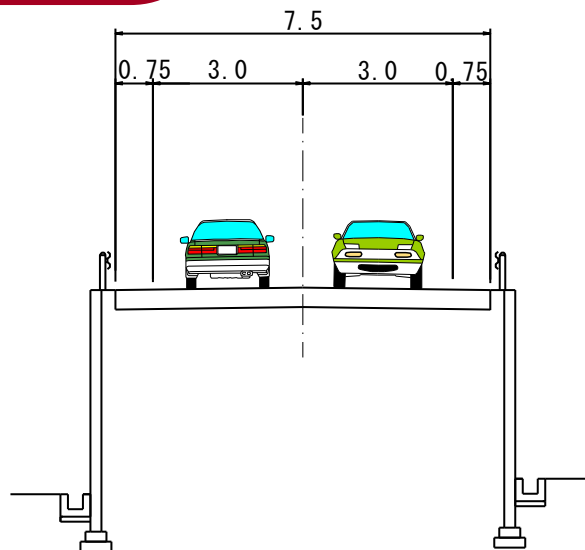
③ 県道熊野瀬戸線

諸元

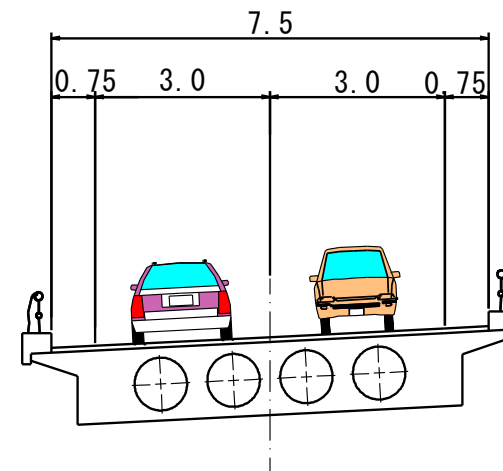
計画交通量 (令和12年推計)	9,300台/日
道路区分	第3種3級(平地部)
計画延長	0.848km
道路幅員	全幅7.50m 車道幅員3.0m×2車線
設計速度	40km/h
車線数	2車線

標準断面図

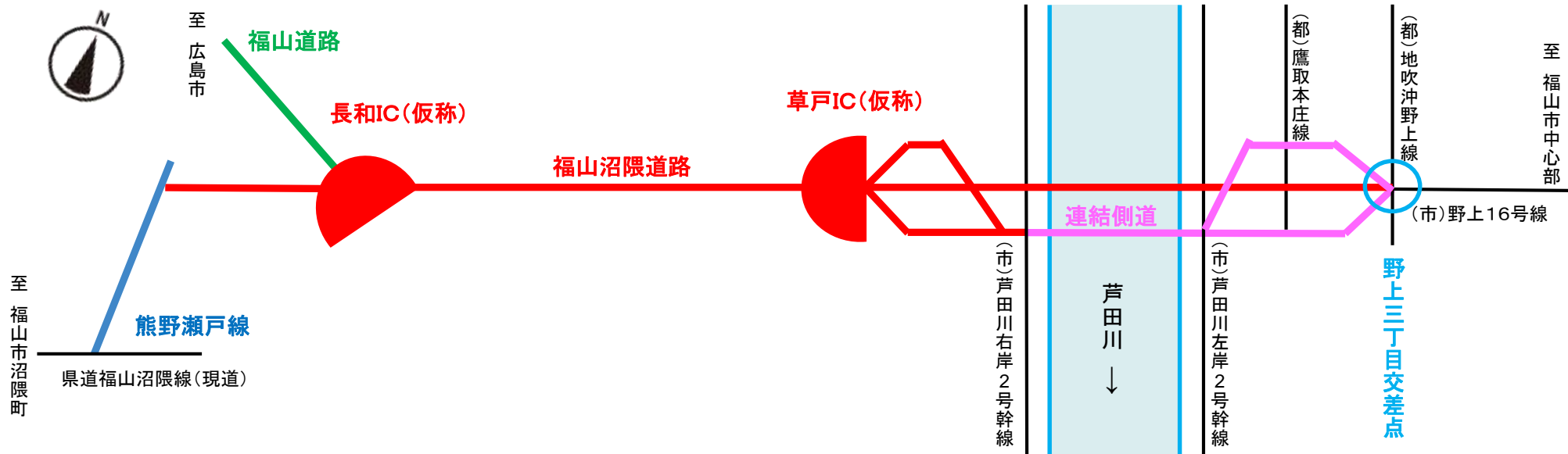
(土工部)



(橋梁部)

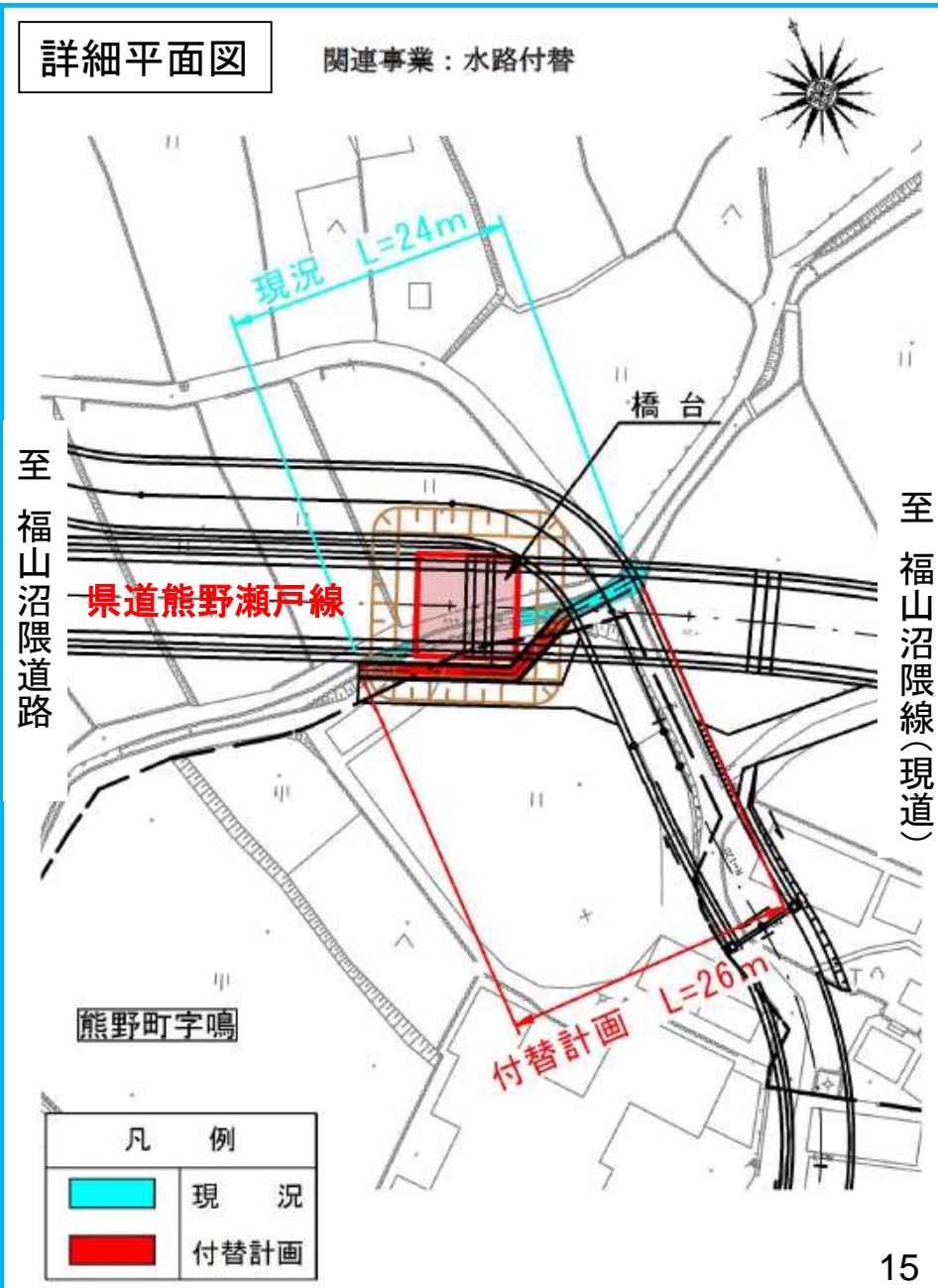
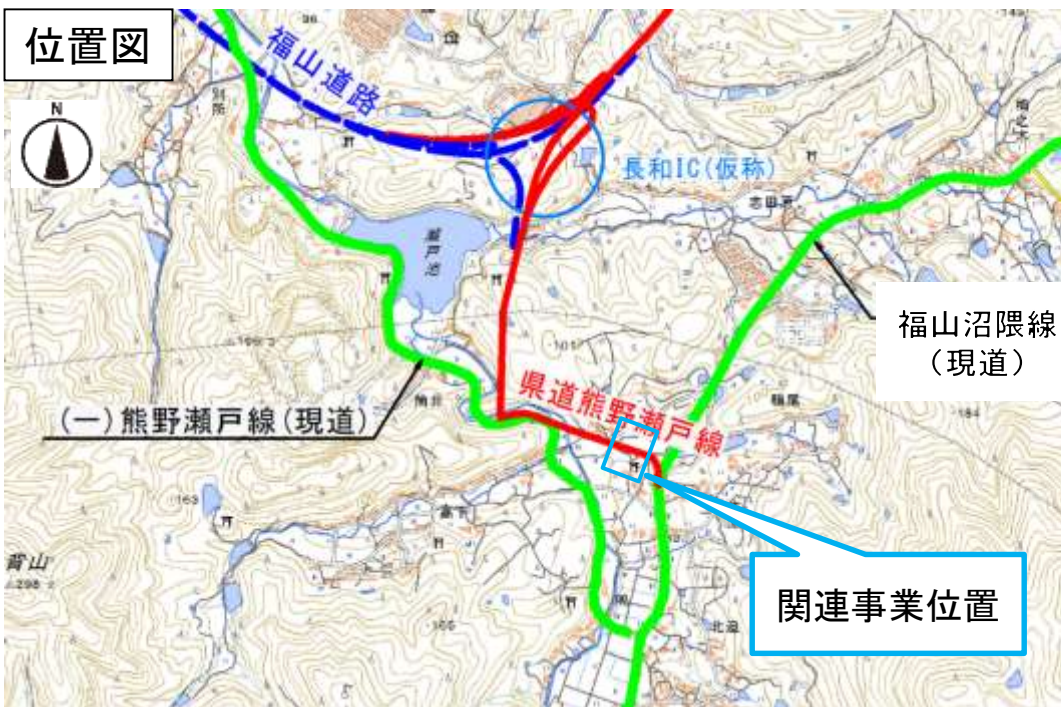


インターチェンジの位置



IC等地点 間距離	約1.8km		約1.6km
IC等 名称	長和IC (仮称)	草戸IC (仮称)	野上三丁目 交差点
接続道路	一般国道2号(福山道路)	(市)芦田川右岸2号幹線	(市)野上16号線 (都)地吹沖野上線

施設の種類 及び名称	管理者	現況	計画
		L=延長 B=水路幅 構造・形式	L=延長 B=水路幅 構造・形式
水路	福山市	L=24m B=1.1m 石積水路	L=26m B=1.1m コンクリート水路



- 県道福山沼隈線（現道）の起点は、広島県道路交通渋滞対策部会で主要渋滞箇所とされている「洗谷三差路交差点」である。
- 「洗谷三差路交差点」を先頭に最大で2,350mの渋滞長を確認した。



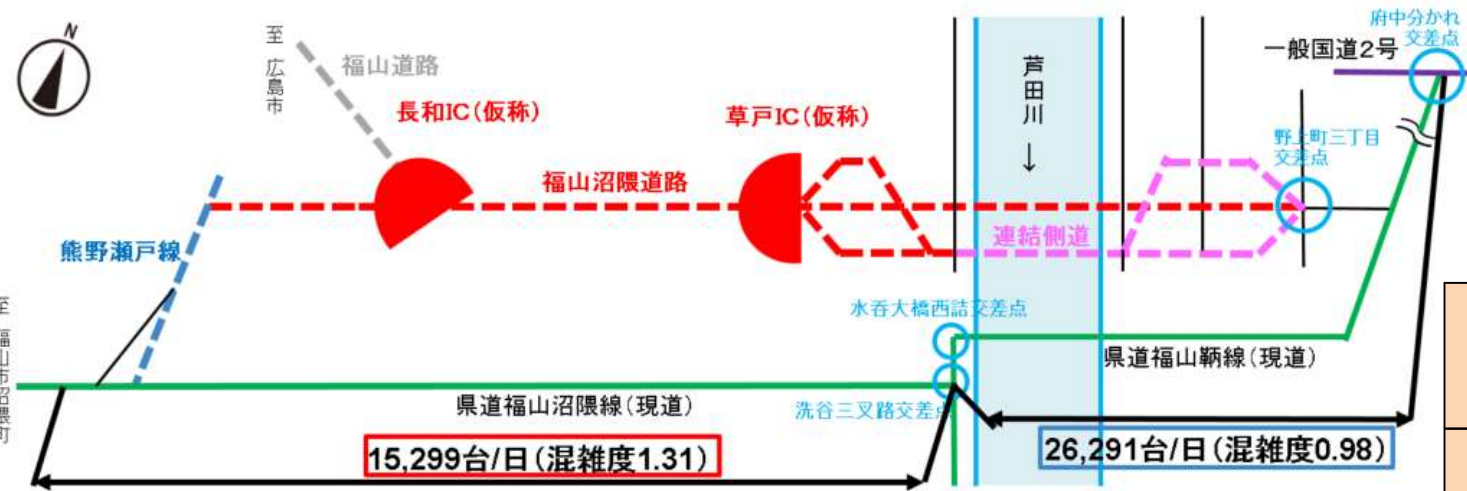
【写真①】 洗谷三差路交差点の渋滞状況
(交差点から沼隈方面を望む)



事業の効果(交通混雑の緩和)

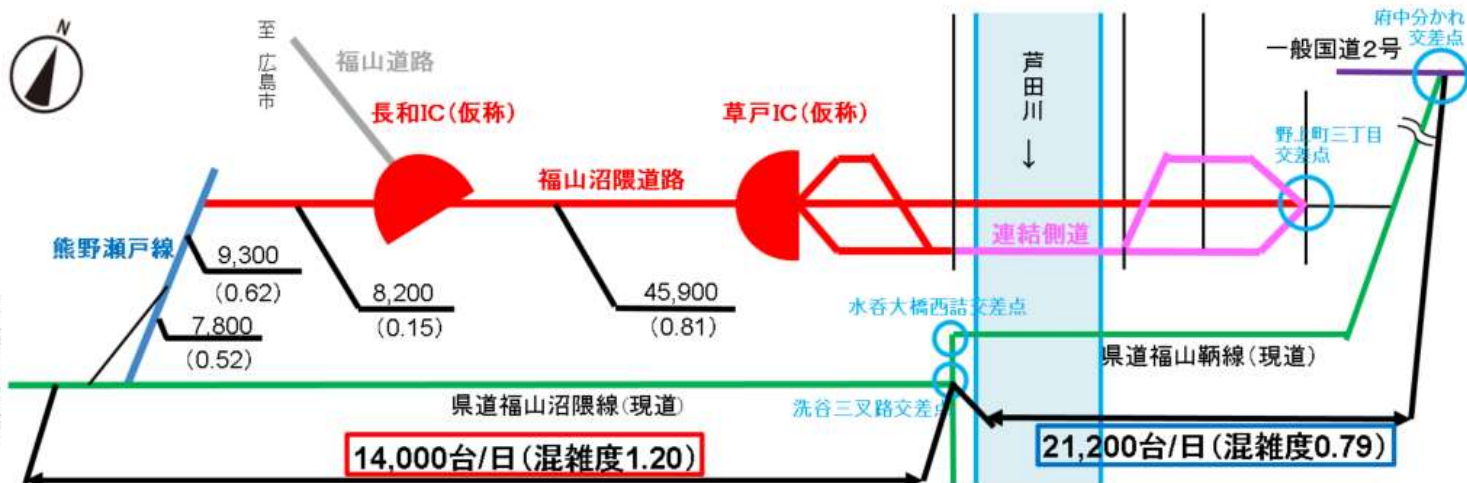
○福山沼隈道路等を整備することで、**混雑の緩和が図られる。**

事業前(平成27年度全国道路・街路交通情勢調査より)



路線名	県道福山沼隈線(現道)		県道福山鞆線(現道)	
	事業前	事業後	事業前	事業後
交通量(台/24hr)	15,299	14,000	26,291	21,200
混雑度	1.31	1.20	0.98	0.79

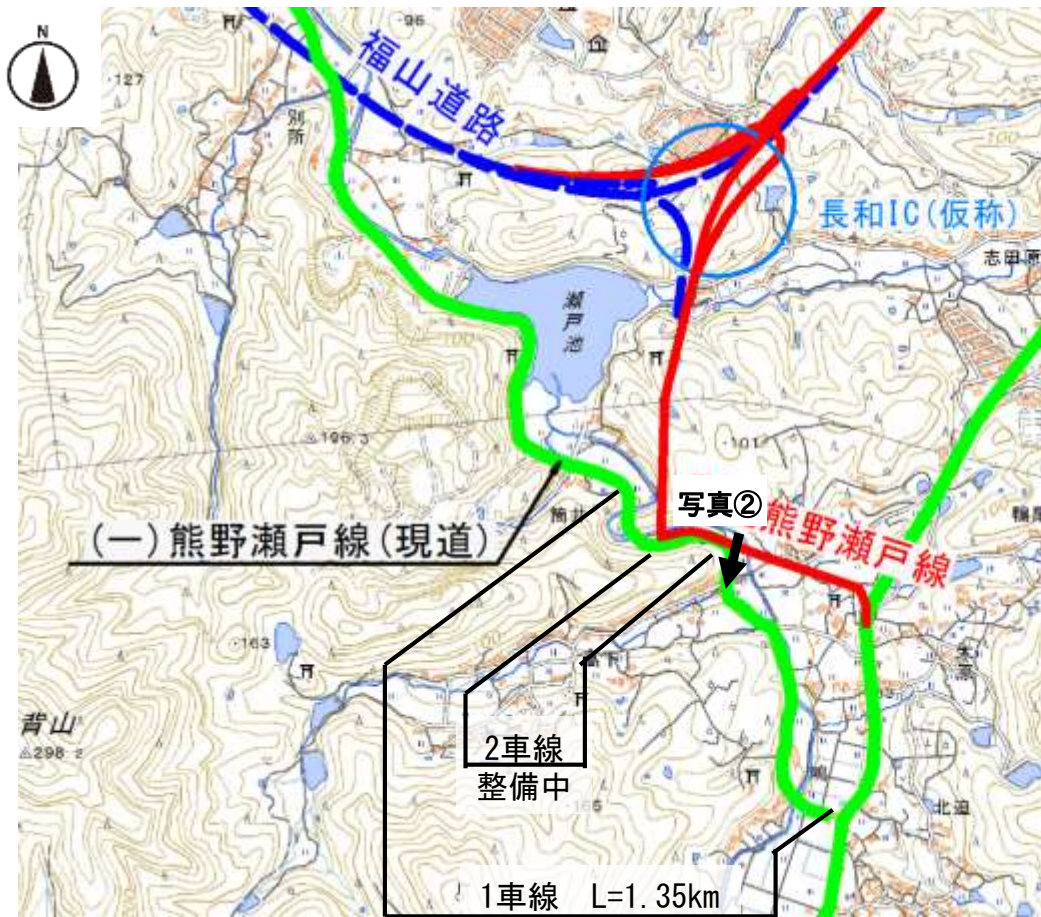
事業後(令和12年(平成42年))



約1割減

約2割減

- 県道熊野瀬戸線改築工事は、県道福山沼隈線（現道）から福山沼隈道路の終点部までを接続する路線である。
- 県道熊野瀬戸線（現道）は、必要車線数が確保されておらず、当該区間において交通事故が発生しているなど、円滑な交通が妨げられている状況にある。
- 現状の構造では円滑な交通が確保できないため、増加する交通量に対応した道路構造で整備を行う。



【写真②】県道熊野瀬戸線（現道）の状況



【表】県道熊野瀬戸線（現道）の事故状況 (件)

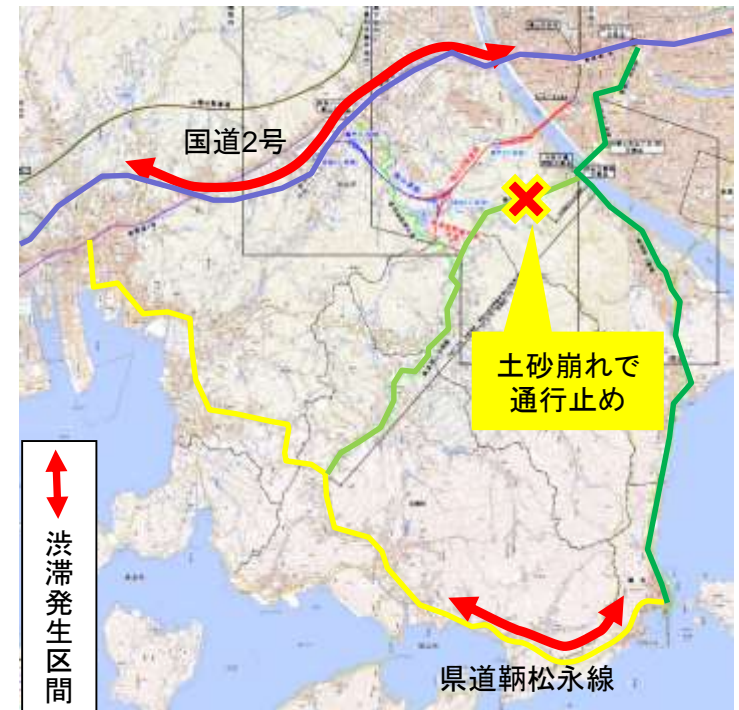
	H27	H28	H29	H30	H31	合計
物損事故	1	1	3	1	3	9
人身事故	2	0	0	0	0	2

事業の効果(緊急輸送道路ネットワークの信頼性の向上)

- 県道福山沼隈線（現道）において、平成28年6月23日の豪雨により福山市水呑町で土砂崩れが発生したため、沼隈方面と福山市街地方面を結ぶ交通が麻痺し当該道路及び周辺道路で大渋滞が発生した。
- 福山沼隈道路の整備により、現道が通行止めとなった場合でも、**緊急輸送道路ネットワークの信頼性の向上**が期待される。

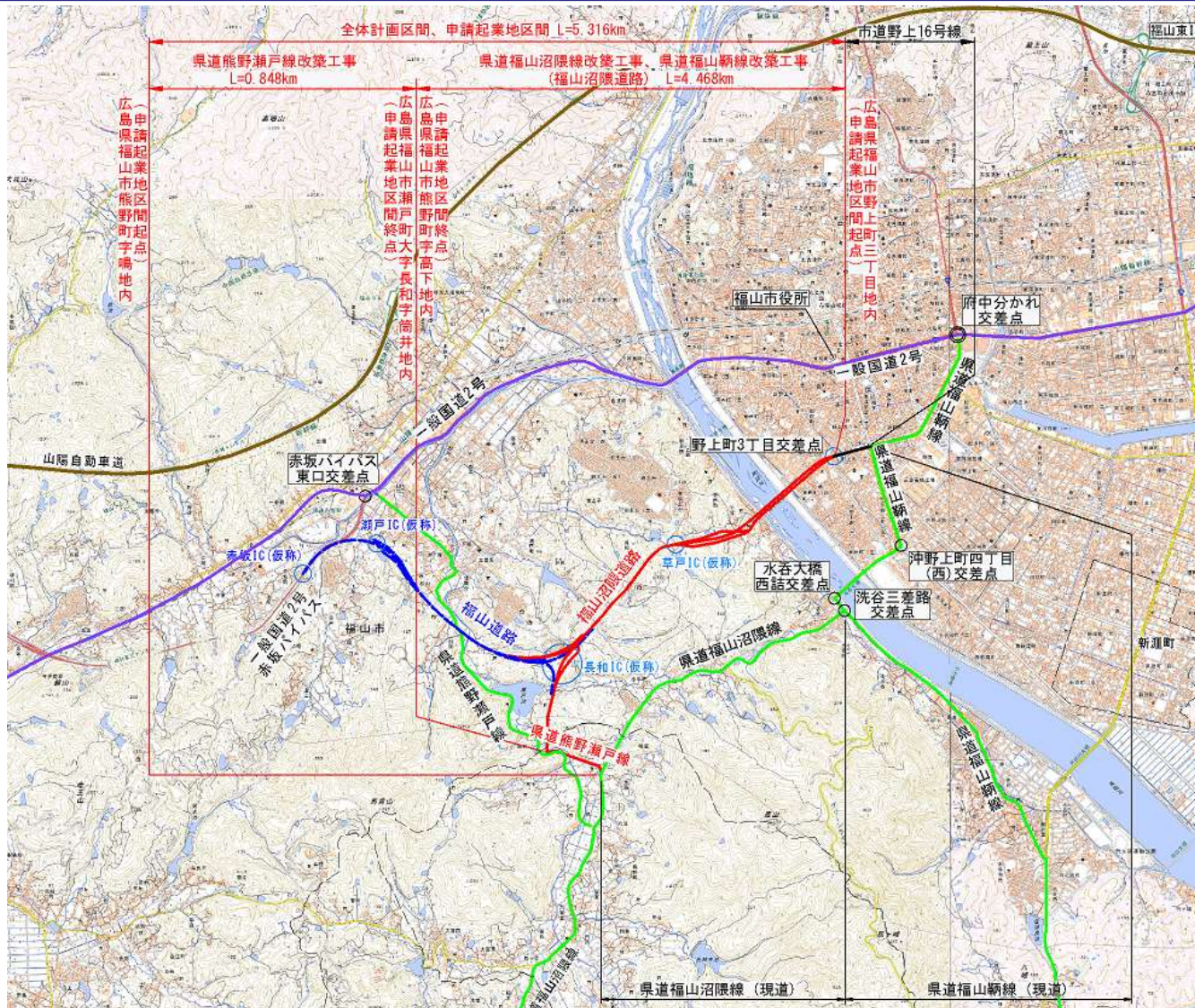
県道福山沼隈線(現道部:福山市水呑町)における土砂崩れに伴う運航規制状況

災害発生年月日	平成28年6月23日(木)3:20	規制状況	
通行規制原因		全面通行止め(終日)	6月23日(木)6:00~28日(火)17:00 (5日間)
規制種別・気象・規制理由	災害規制・大雨・土砂崩れ	片側交互通行	6月28日(木)~9月8日(木) (78日 約2か月半)



福山沼隈道路と都市計画との関係

○本事業のうち福山沼隈道路は、都市計画決定された都市計画と、切土・盛土計画、終点側の熊野瀬戸線への取付部分等を除き基本的内容について整合している。



県道熊野瀬戸線ルート比較(比較図)

比較案	第1案 バイパス及び県道熊野瀬戸線拡幅案(申請案)	第2案 市道熊野10号線及び県道熊野瀬戸線拡幅案	第3案 県道熊野瀬戸線拡幅案
路線延長	566m	684m	1,026m



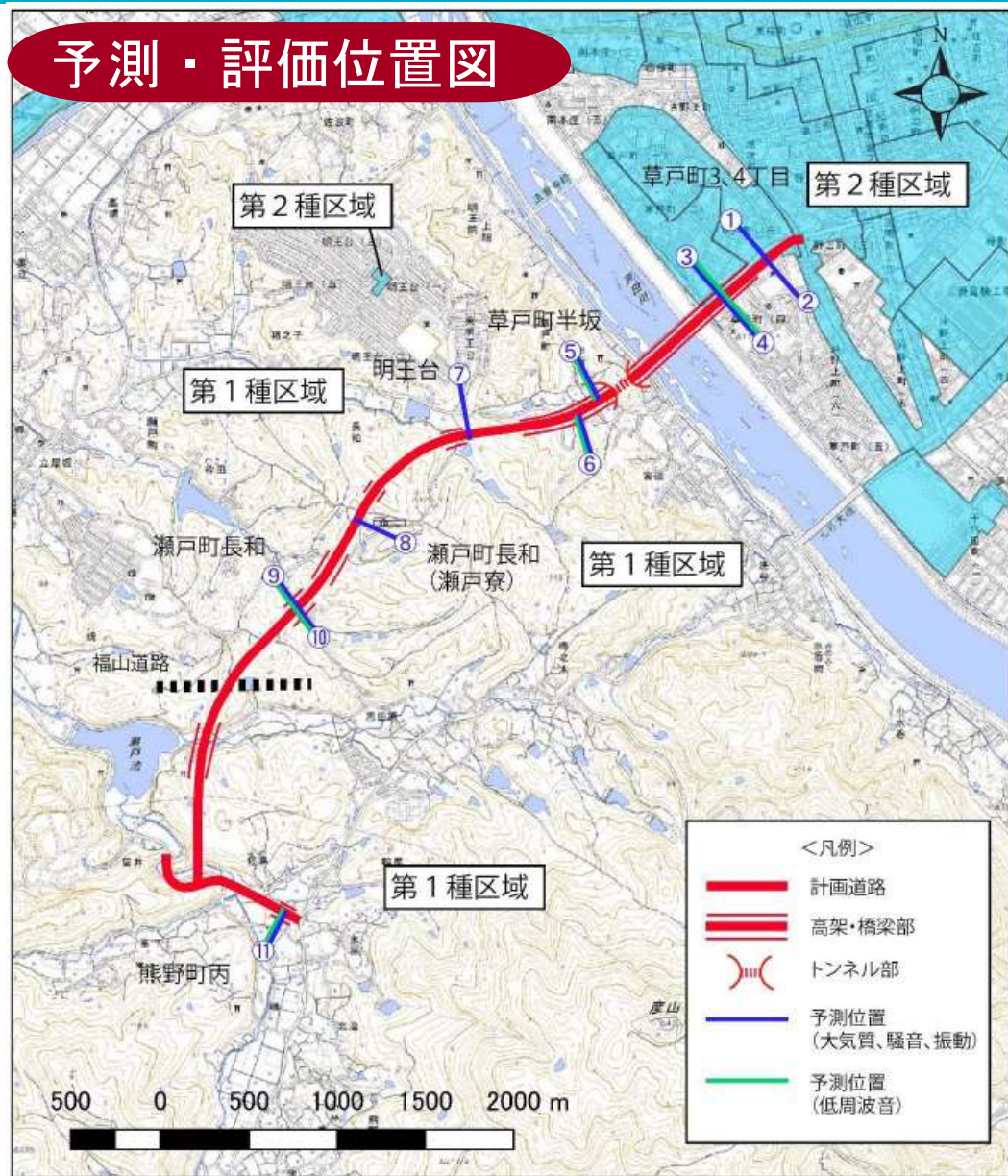
県道熊野瀬戸線ルート比較(比較表)

		第1案	第2案	第3案	
		バイパス及び県道熊野瀬戸線拡幅案 (申請案)	市道熊野10号線及び県道熊野瀬戸線拡幅案	県道熊野瀬戸線拡幅案	
社会的項目	支障物件(棟)	0	2	2	
	土地利用 (m ²)	田	2,118	1,815	978
		畑	813	977	1,371
		山林	0	0	1,318
		宅地	0	209	976
		合計	2,931	3,001	4,643
土地利用 に与える 影響	約400mの区間はバイパス方式により整備を行うが、福山沿限道路区間と現道を最短で接続するため、最も取得必要面積が小さくなり、支障となる物件も存しないため土地利用に与える影響は少ない。	取得必要面積は中位であるが支障となる物件が存する。	取得必要面積が最も多く、支障となる物件も存するため土地利用に与える影響が大きい。		
技術的項目	工事内容	切土量(m ³)	100	400	4,900
		盛土量(m ³)	10,200	13,300	2,300
		施工時規制延長 (m)	0	294	714
		規制が伴う 施工日数(日)	0	221	400
経済性(億円)	工事費	5.3	3.8	2.6	
	用地及び補償費	0.5	1.5	1.7	
	合計	5.8	5.3	4.3	
総合評価		取得必要面積が最も小さく、支障となる物件も存しないため土地利用に与える影響は小さい。土工量は中位であるが、橋梁延長が最も長い。そのため工事費は他案に比べ高額となるものの、バイパス区間の工事のため、交通規制による影響が小さい。これらを総合的に勘案すると、最も合理的な計画といえる。	取得必要面積は中位であるが支障となる物件が存するため土地利用に与える影響が大きい。土工量が最も多く、経済性の面では最も優れているが、拡幅区間の施工は、最も施工日数がかかり、工事に伴う規制延長も長いので、交通規制による影響も大きく、これらを総合的に勘案すると、合理的な計画とはいえない。	取得必要面積が最も多く、支障となる物件も存するため土地利用に与える影響が大きい。土工量は最も小さく、経済性の面では最も優れているが、拡幅区間の施工は、最も施工日数がかかり、工事に伴う規制延長も長いので、交通規制による影響も大きく、これらを総合的に勘案すると、合理的な計画とはいえない。	
総合判定		採用	不採用	不採用	

※各案とも、終点側約300mの共通区間を除いた比較検討案とした。

路線名	事業所在地	予測地点	実施時期	予測年次	計画交通量	設計速度
福山沼隈道路	福山市野上町三丁目地内から同市熊野町字高下地内まで	① ～ ⑩	平成31年1月	令和12年(平成42年)	45,900台/日(本線)	60km/h
熊野瀬戸線	福山市熊野町字鳴地内から同市瀬戸町大字長和字筒井地内まで	⑪			9,300台/日	40km/h

予測・評価位置図



予測対象位置・項目

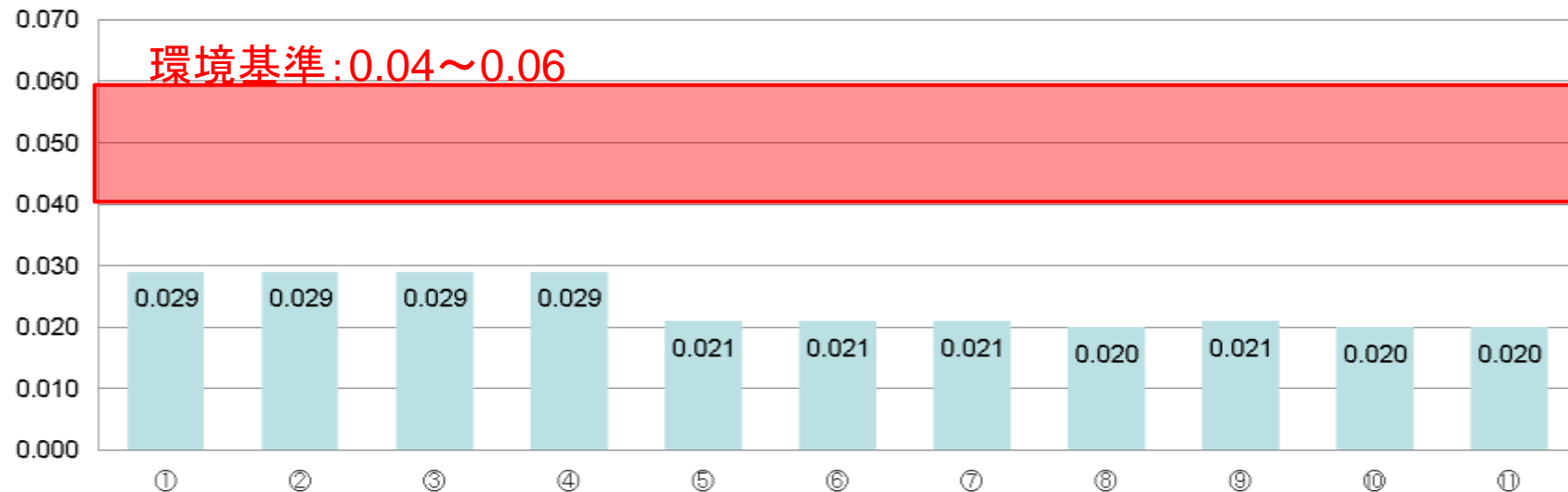
	予測対象位置		道路構造	評価項目				備考
				大気質	騒音	振動	低周波音	
①	草戸町3,4丁目	上り側	平面	○	○	○		平面区間で保全対象(住居)が近接する地点
②	草戸町3,4丁目	下り側	平面	○	○	○		平面区間で保全対象(住居)が近接する地点
③	草戸町3,4丁目	上り側	高架	○	○	○	○	高架区間で保全対象(住居)が近接する地点
④	草戸町3,4丁目	下り側	高架	○	○	○	○	高架区間で保全対象(住居)が近接する地点
⑤	草戸町半坂	上り側	高架	○	○	○	○	集落で保全対象(住居)が近くに存在する地点
⑥	草戸町半坂	下り側	高架	○	○	○	○	集落で保全対象(住居)が近くに存在する地点
⑦	明王台	上り側	切土	○	○	○		第一種住居専用地域が最も近接する地点
⑧	瀬戸町長和(長和寮)	下り側	切土	○	○	○		保全対象(養護老人ホーム)が存在する地点
⑨	瀬戸町長和	上り側	高架	○	○	○	○	高架区間で保全対象(住居)が近接する地点
⑩	瀬戸町長和	下り側	高架	○	○	○	○	高架区間で保全対象(住居)が近接する地点
⑪	熊野町丙	下り側	高架	○	○	○	○	高架区間で保全対象(住居)が近接する地点

図中の第1種区域, 第2種区域は、「福山市における振動規制法に基づく振動規制地域, 規制基準等」(平成10年福山市告示第73号)により指定された区域

結果概要 (大気質/二酸化窒素(NO₂)) ⇒環境基準を満足する

実施時期	評価項目	環境基準	結果	評価結果
平成31年1月	二酸化窒素(NO ₂)	1時間値の1日平均値 0.04~0.06ppmのゾーン内 又はそれ以下	0.020~0.029ppm	○

二酸化窒素(ppm)

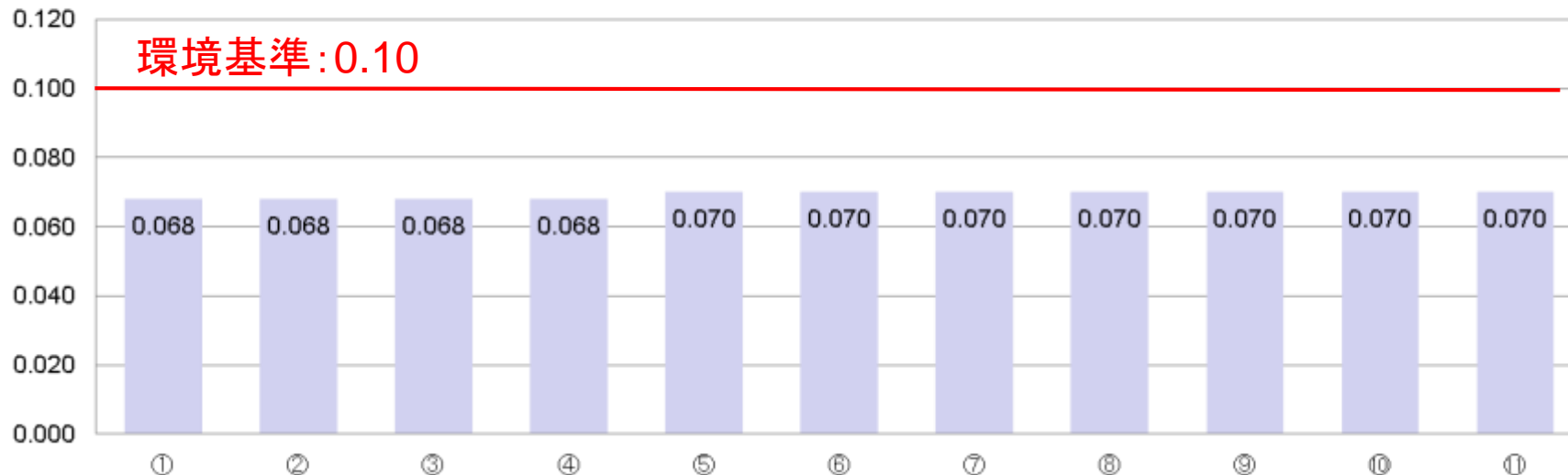


※グラフの数値は日平均値の年間98%値を示す。

結果概要 (大気質／浮遊粒子状物質 (SPM)) ⇒環境基準を満足する

実施時期	評価項目	環境基準	結果	評価結果
平成31年1月	浮遊粒子状物質 (SPM)	1時間値の1日平均値 0.10mg/m ³ 以下	0.068~0.070mg/m ³	○

浮遊粒子状物質 (mg/m³)



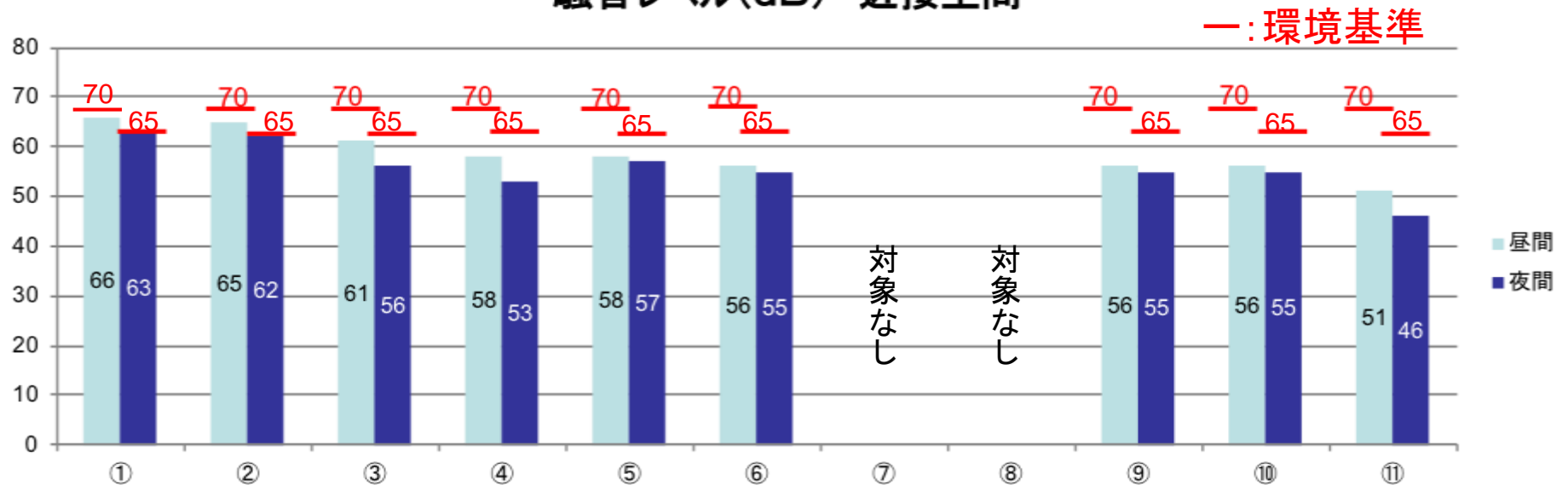
※浮遊粒子状物質 (SPM) は、大気中に浮遊している粒子状物質で、粒径10マイクロメートル以下のものをいう。
※グラフの数値は、日平均値の年間2%除外値を示す。

4. 環境影響調査(予測・評価結果(騒音))

結果概要 (騒音／近接空間) ⇒環境基準を満足する

実施時期	評価項目	地域区分	環境基準 (近接空間)	昼間予測結果 (最大値)	環境基準 (近接空間)	夜間予測結果 (最大値)	評価結果
平成31年1月	騒音	近接空間	【昼間】 等価騒音レベル 70dB以下	51~66dB	【夜間】 等価騒音レベル 65dB以下	46~63dB	○

騒音レベル(dB) 近接空間

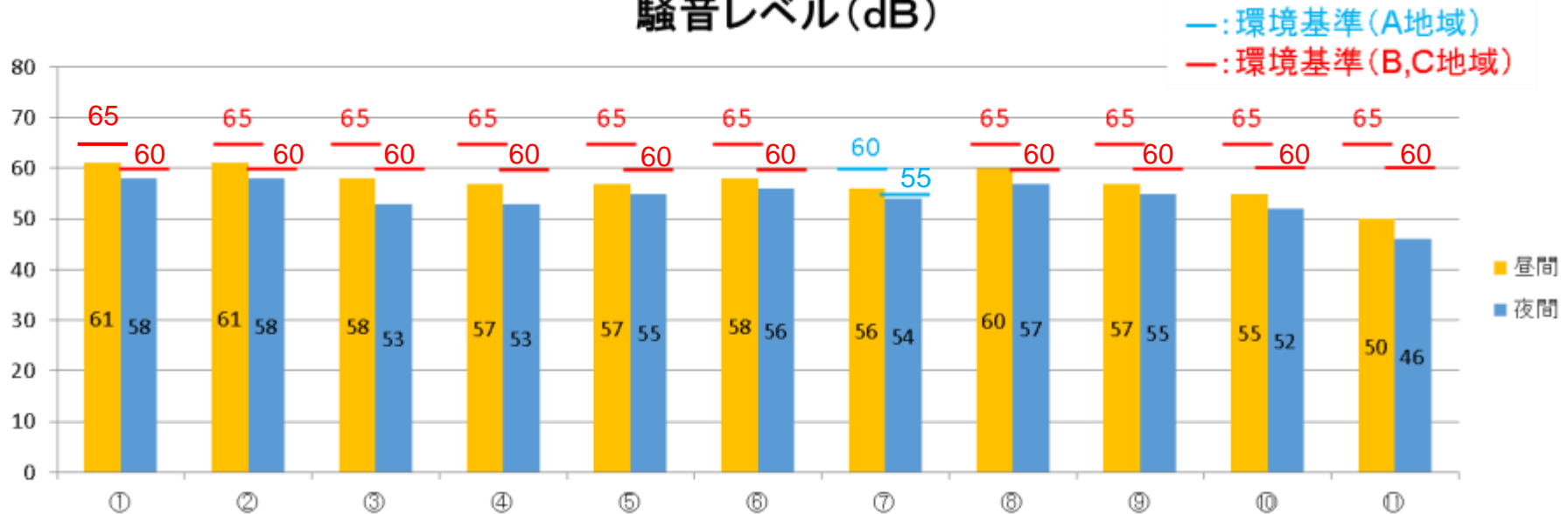


※環境基準を超える箇所は排水性舗装を実施することで環境基準を満足するとされている。表中の数値は排水性舗装実施後の数値を含む。
 ※表中の数値は1階から3階までの最大値。

結果概要 (騒音／背後地) ⇒環境基準を満足する

実施時期	評価項目	地域区分		環境基準 (背後地)	昼間予測結果 (最大値)	環境基準 (背後地)	夜間予測結果 (最大値)	評価結果
平成31年1月	騒音	背後地	A地域	【昼間】 等価騒音レベル 60dB以下	56dB	【夜間】 等価騒音レベル 55dB以下	54dB	○
			B地域 C地域	【昼間】 等価騒音レベル 65dB以下	50~61dB	【夜間】 等価騒音レベル 60dB以下	46~58dB	○

騒音レベル(dB)

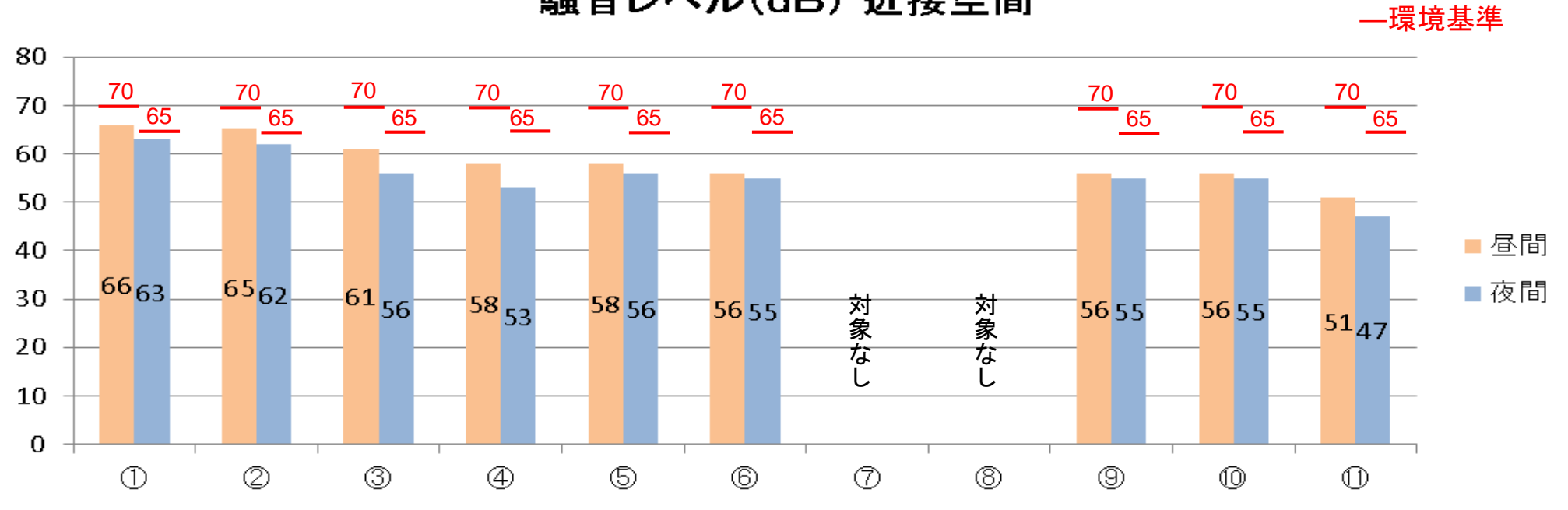


※A地域は専ら住居の用に供される地域, B地域は主として住居の用に供される地域, C地域は相当数の住居と併せて商業, 工業等の用に供される地域
 ※環境基準を超える箇所は排水性舗装を実施することで環境基準を満足するとされている。表中の数値は排水性舗装実施後の数値を含む。
 ※表中の数値は1階と2階の最大値。

【補足】令和2年9月道路環境影響評価の技術手法「自動車の走行に係る騒音」(令和2年度版)改定により、検証実施結果概要(騒音/近接空間) ⇒ **環境基準を満足する**

実施時期	評価項目	地域区分	環境基準(近接空間)	昼間予測結果(最大値)	環境基準(近接空間)	夜間予測結果(最大値)	評価結果
令和2年11月	騒音	近接空間	【昼間】 等価騒音レベル 70dB以下	51~66dB	【夜間】 等価騒音レベル 65dB以下	47~63dB	○

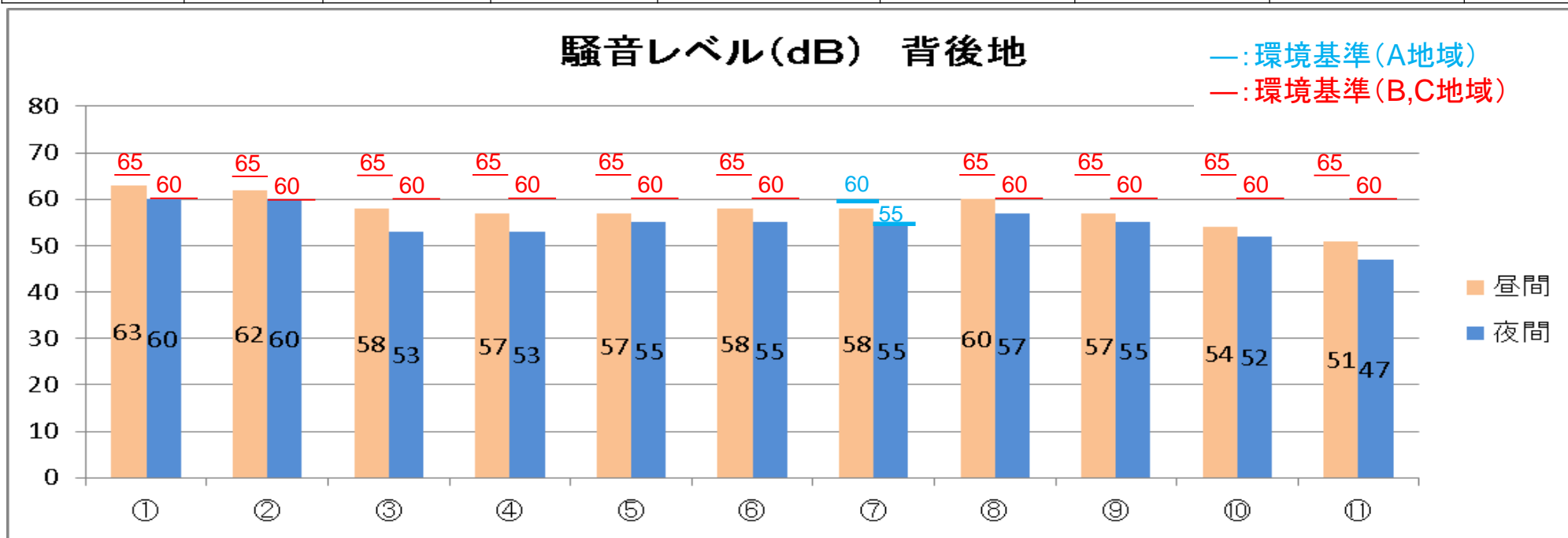
騒音レベル(dB) 近接空間



※環境基準を超える箇所は排水性舗装を実施することで環境基準を満足するとされている。表中の数値は排水性舗装実施後の数値を含む。
 ※表中の数値は1階から3階までの最大値。

【補足】令和2年9月道路環境影響評価の技術手法「自動車の走行に係る騒音」(令和2年度版)改定により、検証実施結果概要(騒音/背後地) ⇒ 環境基準を満足する

実施時期	評価項目	地域区分		環境基準(背後地)	昼間予測結果(最大値)	環境基準(背後地)	夜間予測結果(最大値)	評価結果
令和2年11月	騒音	背後地	A地域	【昼間】 等価騒音レベル 60dB以下	58dB	【夜間】 等価騒音レベル 55dB以下	55dB	○
			B地域 C地域	【昼間】 等価騒音レベル 65dB以下	51~63dB	【夜間】 等価騒音レベル 60dB以下	47~60dB	○



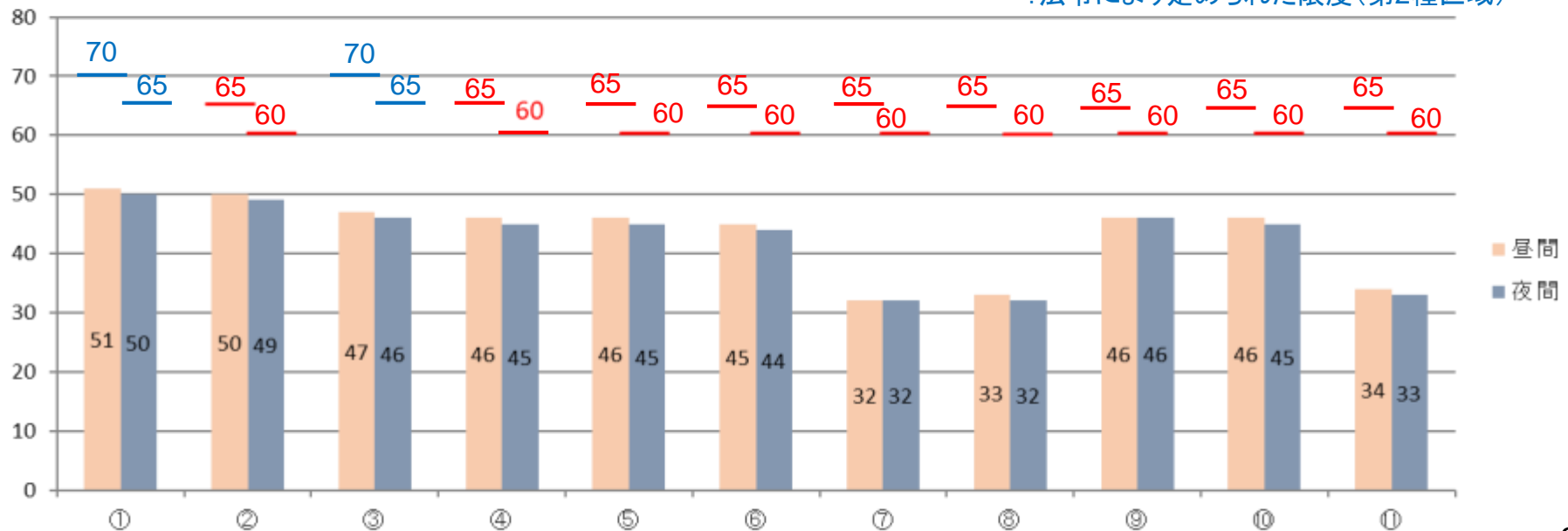
※A地域は専ら住居の用に供される地域、B地域は主として住居の用に供される地域、C地域は相当数の住居と併せて商業、工業等の用に供される地域
 ※環境基準を超える箇所は排水性舗装を実施することで環境基準を満足するとされている。表中の数値は排水性舗装実施後の数値を含む。
 ※表中の数値は1階と2階の最大値。

結果概要 (振動) ⇒ 法令により定められた限度を満足する

実施時期	評価項目	地域区分	法令に定められた限度	昼間予測結果(最大値)	法令に定められた限度	夜間予測結果(最大値)	評価結果
平成31年1月	振動	第1種区域	【昼間】 等価騒音レベル 65dB以下	32~50dB	【夜間】 等価騒音レベル 60dB以下	32~49dB	○
		第2種区域	【昼間】 等価騒音レベル 70dB以下	47~51dB	【夜間】 等価騒音レベル 65dB以下	46~50dB	○

振動レベル(dB)

—: 法令により定められた限度(第1種区域)
—: 法令により定められた限度(第2種区域)



結果概要 (低周波音) ⇒ 道路環境影響評価の技術手法に示されている参考値を満足する。

実施時期	評価項目	道路環境影響評価の技術手法に示されている参考値 L50	L50予測結果 (最大値)	道路環境影響評価の技術手法に示されている参考値 LG5	LG5予測結果 (最大値)	評価結果
平成31年1月	低周波音	90dB以下	49~72dB	100dB以下	61~81dB	○

低周波音レベル(dB)

—: 道路環境影響評価の技術手法に示された参考値



※低周波音は、国、県、関係地方公共団体等において、保全に関する基準が示されていないため、道路環境影響評価の技術手法に示されている参考値を用いている。

※L50:1~80Hzの50%時間率音圧レベル LG5:1~20HzのG特性5%時間率音圧レベル

環境影響調査(予測・評価結果(動植物))

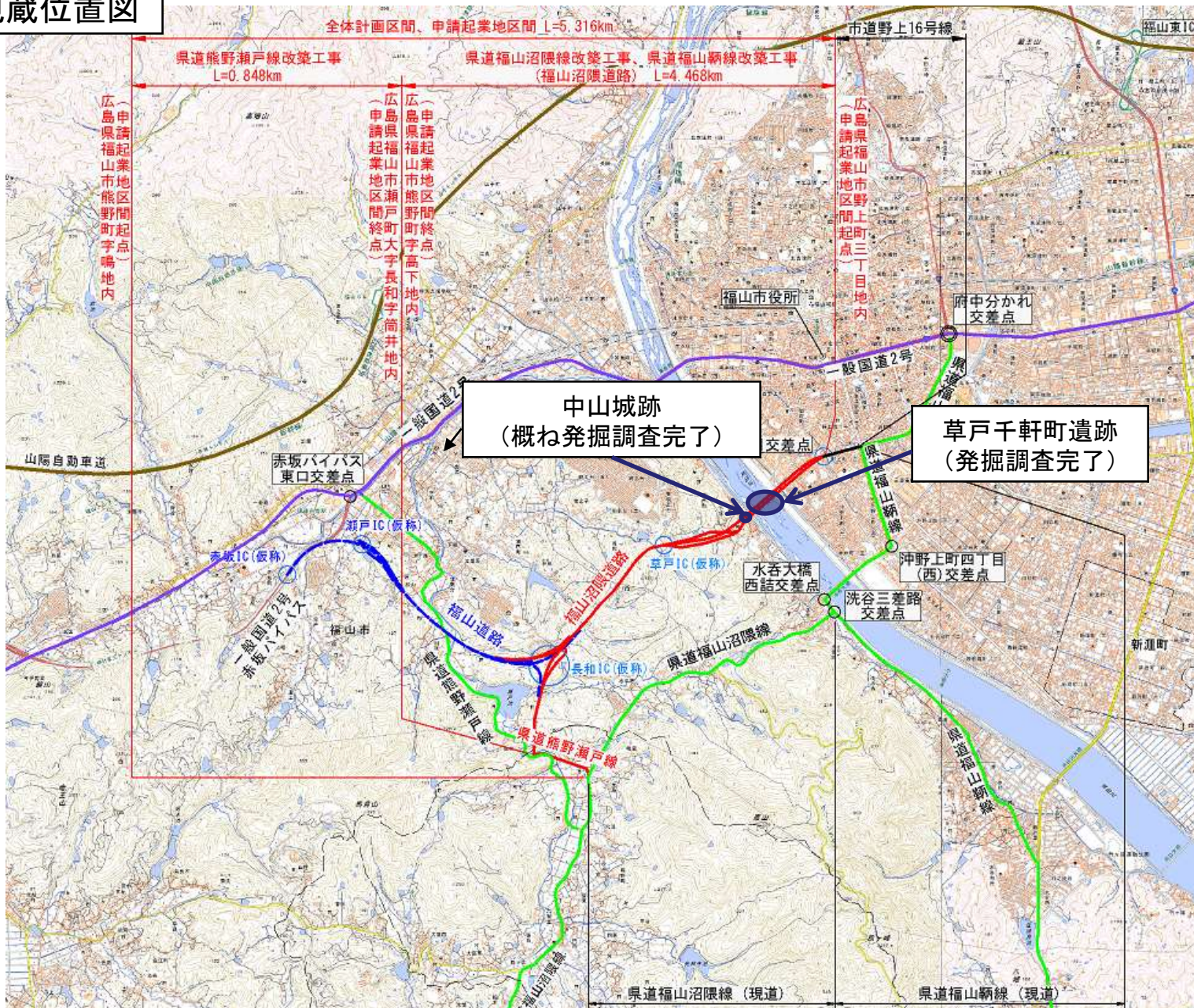
平成27年3月の調査・評価及び平成31年1月の照査結果に基づき確認された重要な種は50種であり、そのうち環境保全措置を実施する対象種は26種。その措置により本事業の動植物種への影響は、実行可能な範囲で可能な限り低減されるものと考えられる。

位置づけ	分類	主確認種	写真	主な保全措置内容	
動物	種の保存法 (国内希少野生動植物種)	鳥類	ハヤブサ		保全措置不要
	環境省レッドリスト (絶滅危惧Ⅱ類)	両生類	カスミサンショウウオ ※(セトウチサンショウウオ)		事業地内で確認した個体(成体・幼生・卵塊)の捕獲移動を行い、適地へ移設する
		昆虫類	ルイスツブゲンゴロウ		工事中の濁水・土砂流出対策 道路照明に誘引特性の少ない光源を採用
		魚類	ゼゼラ		工事中の濁水・土砂流出対策
		鳥類	ハチクマ		保全措置不要
		両生類	トノサマガエル		工事中の濁水・土砂流出対策
	昆虫類	オオミズムシ		保全措置不要	
植物	環境省レッドリスト (準絶滅危惧)	ガガブタ		保全措置不要	

・位置づけは、種の保存法、環境省レッドリストを優先して記載
・※()は環境省レッドリスト2020の表記

写真出典:レッドデータ
ブックひろしま2011

埋藏文化財包蔵位置図



(令和2年2月末時点)

必要面積		225, 881 m ²
未取得面積(残件者数)		58, 707 m ² (38名)
用地取得率	(面積ベース)	約74%
	(土地所有者 関係人数ベース)	約83%